

Bányavasutak a Dorogi-szénmedencében

MOLNÁR MÁRK magasépítési technikus, vállalkozó (Sárisáp)



A dorogi szénmedencében a 222 évig tartó bányászat során több száz kilométer keskeny nyomközű sínpárt fektettek le a külszínen és a vágatokban. 2003-ban az utolsó működő bánya, Lencsehegy II. néhány száz méteres kisvasútján is megállt az élet. Szerencsére egy korábban felhagyott táróban 3,5 km hosszban ivóvíz-kitermelési céllal ma is üzemel a dorogi bányavasút.

A szénszállítás kezdetei és fejlődése

A Dorogi-medence szénbányászatának kezdetét 1781. január 27-től számítjuk, mikor Rückschuss Antal Ruhr-vidéki bányász szerződést kötött Krempf József csolnoki bíróval a falu határában folytatandó szénbányászat engedélyezésére. A legenda szerint a szent Sándor Móric disznója fedezte fel, az állat nemes egyszerűséggel kitérte a fekete köveket, majd a kanász jelentette az esetet az uraságnak.

A kezdeti kisüzemi bányászat a felszíni szénkibúvákat követve haladt be a föld alá, ettől kezdve volt szükség valamiféle szállítóeszközre. A fejlettebb bányászattal rendelkező nyugati országokban a ma ismert csillékhez hasonló, teljesen fából készült, fa nyompályán haladó kocsikat használtak. Hazai bányászaink azonban kifejlesztettek egy új típust. A „magyar csille” vezetőszeg és vajat nélküli, kideszkázott padozaton futott. Két kerékpárja közül a hátulsót a csille súlypontjába helyezték, így könnyen két kerékre emelhető lett. Tulajdonságai a német csillénél nagyobb fordulékonyaságot és mintegy háromszor nagyobb gyorsaságot biztosítottak. Használatához több ügyesség és gyakorlat kellett. A német bányászat is átvette a 19. század elejétől. 1959-ben egy új vágat hajtása közben bukkantak egy ilyen csille romjaira, másolata Sopronban a Központi Bányászati Múzeumban látható.

A csolnoki bányanyitás hírére más vállalkozók is letelepedtek a Dorogi-szénmedencében, így sorra nyíltak meg a bányák. (1795-ben Annavölgyön, 1810-ben Mogyoróson, 1812-ben Tokodon, végül 1843-ban Dorogon is.) A felszínre hozott szén hosszú, szekéren töltött utazás után került a fővárosi fogyasztókhoz. 1831-től a dunai gőzhajózás megindulása után kiépült tati rakodótól már vízi úton szállították. A tati rakodó egykori helyét a mai napig depónak nevezik. Itt épült ki az első bányavasút, amely nem a szén felszínre szállítását szolgálta, hanem a szekerek kiváltását. Tokod és Tát között 1881-től üzemelt a 4 km hosszú lóvasút. A szénmedencének hátránya volt a Budapestre vezető vasút hiánya. A bécsi fővonal megépítésekor szorgalmazták a szénmedencén keresztüli nyomvonalat, de az Torbágy felé épült. Végre 1891-ben elkészült az Esztergom-Füzítő, 1893-ban a Tokod-Annavölgy, 1895-ben az Óbuda-Kenyérmező és 1896-ban a Dorog-Drasche telep vonal (mai mészköhe-

gyi vágány). Ezzel a termelés nagyobb lendületet vett. A szénmedencében kisebb vállalkozók és nagyobb részvénytársaságok is termeltek, közöttük a stájer Trifaili Kőszénbánya Rt. E cég kezdte meg 1896-ban a Tokodi-altáró kiépítését falazott kivitelben. Az eddigi gyakorlatól eltérően az altáró összeköttetést teremtett a függőleges aknákkal is, így központosítva a szállítást és a felszínre emelést.

Az 1650 m hosszú altáróban két vágány épült 500 mm nyomtávval, a vontatást végtelen kötélű szállítóberendezés végezte. A Trifaili területét 1898-ban átvette a tatabányai Magyar Általános Kőszénbánya Rt., ugyanakkor a szénmedence nagyobb területén a szénjogokat az Esztergom-Szászvári Kőszénbánya Rt. szerezte meg, mely a Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. érdekeltségébe tartozott. A Salgó 1898-ban vette át Annavölgy bányászatát, majd villamos erőművet épített. Így a bányagépeket elektromos meghajtására cserélhették.

A szén három helyen került a felszínre: Vilmos-akna 30 lóerős gőzvitlájával 50 m mélységből emelte ki az alapvágatán lóerővel odaszállított szenet, Samu-táró Vilmos-akna szájának +185 m szintjében közvetlenül lóvontatással szállított, míg Paula-akna 34 lóerős gőzvitlájával annak termelését a 123 m mély aknából külszínre emelte, ahonnan siklóval eresztették a Vilmos-akna közelében fából épített szénosztályozóhoz.

Az aknában kétféle csillétípust használtak: Vilmos-akna 600 kg raksúlyú, míg Paula-akna 500 kg raksúlyú csillékekkel szállított. Az osztályozón feldolgozott szenet 1000 kg raksúlyú csillékbe rakva, 1,33 km hosszú, 580 mm nyomtávú görpályás vasúton a MÁV-állomás fölé fékeztek le, ahonnan a szén siklón jutott a vagonokba. A csillék visszavontatását lovak végezték, ahogy a bánya alapvágatának kiszolgálását is, ebben a formában negyvenkét ló kellett az üzemhez. 1912-ben modernizálták a szállítást: Vilmos-aknát betömedékeltek, helyette lejtős aknát hajtottak az alapvágatról végtelen köteles szállítással. A vasútra hat darab Oberulserer gyártmányú benzinmozdonyt szereztek be. A mozdonyok közül kettő a felszíni vasúton, kettő az alapvágaton, egy-egy tartalékként dolgozott. A vontatott járművek fa szerkezetű 0,6 m³-es csillék voltak.

A csolnoki területen 1906-ban mélyítették az Augusztá-aknát, a felszínre hozott szén kötélpályán került a dorogi osztályozóra. Az aknától északra megkuta-

tott területen jelentős széntelepekre bukkantak, ezért megkezdték a Reimann-akna mélyítését. A szállítás, a vízvezetés megoldását a Dorogról induló 2590 m hosszú Reimann-altárral oldották meg (1. ábra). A kemény mészkőben biztosításra nem volt szükség. 1915-ben kezdődött az altáró kihajtása és az akna mélyítése, a lyukasztatás 1917-ben történt meg, 1918. április 2-án felszínre került az első csille szén. Ezzel üzembe helyezték a dorogi szénmedencére jellemző egyedülálló föld alatti szállítási rendszer első szakaszát, mely hetven éven át szolgálta a bányászatot. A táró alsó része közel vízszintes lett, oldalra került a betonozott csorga, mellé zúzottkő ágyzatba a két 580 mm nyomtávú vágány 13,75 kg/fm súlyú sínekkel. A villamosítás 1921-ben készült el, addig keskenyebb sűrítettlevegős mozdonyok vontattak. Nyolc év üzem után 1925-ben átépítették az altárót, a csorga a vágányok alá került, és a gyorsan elkopott síneket is kicserélték 23,6 kg/fm tömegűekre. Az altáróból szárnyvágatot hajtottak és a felszínre lyukasztottak a Miklós-féaknával, ahova külszíni végtelenkötélű siklón érkezett a szén a Tömedék-aknából, majd a féaknán ereszkedett le az altáróba. 1930-ban továbbhajtották a szárnyvágatot a VI-os aknáig. Az újabb tokodi altáró 1922. november 27-én készült el, melyben a vontatást GANZ gyártmányú, 500 mm nyomközű villamos mozdonyok látták el.



1. ábra: A Reimann- (később Dorogi-) altáró a '20-as években (Pick József gyűjteményéből)

A Dorogi- (Reimann-) altáróban 1921-ben vezették be a villamos vontatást szintén GANZ gyártmányú mozdonyokkal. Elkészülte után kézenfekvő volt a többi termelő üzem bekapcsolása a szállításba, így 1924. február 9-én elérték az Auguszt-aknát, az addig alkalmazott kötélpályát leszerelték. Tovább haladva augusztus 18-án összelyukasztották az annavölgyi Vilmos-akna alapvágatával, így a kitermelt szenet közvetlenül szállították a dorogi osztályozóra, megtakarítván a drága MÁV-szállítást. A MÁV-állomás közelében az 1890-es években megkezdett, már 400 m hosszban kihajtott Pálinkás-tárót további 400 m kihajtásával összelyukasztották az alapvágattal, így a dorogi altáróból egy 6850 m hosszú alagút lett. A vontatást kezdetben az annavölgyi benzinmozdonyok, később sűrítettlevegős gépek, majd az altáró teljes villamosítása után a dorogi villamos mozdonyok végezték.

A sashegyi termelést 1921-1927 között 1,4 km-es gőzvontatású vasúton szállították az Erzsébet-aknán kiépített nagyvasúti rakodóig. 1927-től a termelés beszüntetéséig, 1938-ig a Köraknába lyukasztott 1,6 km hosszú alagúton át szállították a Berlinben készült sűrítettlevegős mozdonyokkal. Ezek a gépek felépítésükben, működésükben a közismertebb tűz nélküli gőzmozdonyokhoz hasonlítottak, igen drága, de megbízható szerkezetek voltak. A nyomtáv itt is a Dorogon szabványos 580 mm. Hogy miért ezt választották, arra nincs forrás, magyarázat. Az anyacég Salgótarjában háromféle nyomtávot is alkalmazott, igaz ott is csak kisebb számban az elterjedtebb 600-633 mm-t. A legnagyobb hálózat a szintén egyedi 790 mm nyomtávval épült meg. A hazai kisvasutak szabványa 760 mm, melyet az egykori monarchia egész területén alkalmaztak, az úgynevezett „bosnyák-nyomtáv”-ot. Bányavasutaknál kisebb számban 500, leginkább 600 mm volt az általános. Kis Ferenc eddigi kutatásai alapján hazánk területén negyvenkét különböző vasúti nyomtáv fordult elő.

Az eddig leírt fő szállító útvonalakon kívül jóval több sínpart építettek. Az 1970-es évekig épített bányákban minden termelvény és anyagszállítás csillékekben és fakocsikon folyt. Tehát minden vágatban vágányt fektettek és bontottak el vagy kerültek örökre víz alá. Ez a 222 év bányászati tevékenység alatt több ezer km vágányt jelentett.

A homokvasút

A Dorogi-medence nagy részén a vastag telepek, valamint a karsztvízveszély és a tűzveszély miatt iszaptömedékelést alkalmaztak mind a kamra-, mind a frontfejtésekben.

A tömedékelő homok szállítására Zelovich Kornél műegyetemi tanár tanácsa és tervei szerint villamosított kisvasutat építettek. Ezzel létrehozták a bányavidék leglátványosabb vasútüzemének első változatát. A 3,5 km hosszú vonal 1922-ben készült 580 mm nyomtávval, 28% legnagyobb emelkedéssel a tömedéki homoksiklóig (2. ábra). A vontatást 3 db GANZ gyártmányú ikresített mozdony végezte, a homok 1,5 m³ űrtartalmú csillékekben jutott a Tömedék-aknán kiépített körbuktatóig és a siklón át a Reimann-akna közelébe. Az iszapolási helyek egyre inkább távolodtak, ezért elhatározták az új homokvasút megépítését. A munkálatok 1932-ben indultak a csolnoki földmunkákkal. Óriási töltésepítések, bevágások, és 1934-ben egy 120 m-es alagút is elkészült. Az új pályát a közben rendületlenül üzemelő régi homokvasút 21+00 szelvényétől kezdték építeni Ghimesy Lajos bányafelügyelő javaslatára már 760 mm nyomtávval az Auguszt-aknai II-es ürítőhídig (3. ábra). Az építésnél MÁVAG 106-5 szerkezetszámú gőzmozdonyok dolgoztak (gyári számaik 4876 és 4877). A régi vasút 1935. június 19-én szállított utoljára. 13 éves üzemideje alatt éves átlagban 239,9 ezer m³ homokot szállított, összesen 3118,6 ezer m³-t.



2. ábra: A tömedéki homoksikló (Pick József gyűjteményéből)



3. ábra: A II-es ürítő megnyitása 1935-ben (Pick József gyűjteményéből)

A leállítás után a régi pályát és siklót is átépítették a nagyobb nyomtávra, ennek végeztével augusztus 17-én elindult a négy ürítőre szállító új homokvasút 23,6 kg/fm tömegű sínekből készült felépítményen. Az átalakított tömedéki és az új I-es és II-es ürítőkre 15 db négytengelyes önürítő nyergesvagonot szereztek be egyenként 14 m³ térfogattal. 10 db fékes és 5 db fékezetlen vagon vontatását 3 db GANZ gyártmányú négytengelyes, 485 LE teljesítményű, egyenáramú marokcsapágyas mozdony látta el 28 t szolgálati tömeggel. A régebbi gőzmozdonyok a homokbánya belső szállítását szolgálták ki, mert a felülről történő rakodás miatt az ollós áramszedővel felszerelt villamos mozdonyok munkavezetékét nem lehetett a vágány fölé helyezni. A vonali mozdonyok a GANZ gyár legnagyobb keskeny nyomközű bányavasúti mozdonyai voltak. A fővonal hossza 10 km, a szárnyvonalá minősült tömedéki vonal a fővonal 21+00 szelvényéből ágazott ki, és 1 km hossz után jutott el a siklóig. A vasút telephelye (mozdonyszín, fürdő, irodák, műhelyek) a Tömedék-akna mellett épült fel.

A föld alatt is tovább folytak a fejlesztések: 1937-ben az alagútból megtámadott újabb területek és III-as akna

bekapcsolására kihajtották a csolnoki II-es akna (Augusztá-akna utódja) és Pálinkás-táró közötti alagút szakaszt, így kb. 3 km-es mellékvágattal gyarapodott a föld alatti villamosított vasút.

Az új bányák telepítésénél elsőrendű feladatnak tekintették a homokellátás (tömedékelés) megoldását, ezért 1942-ben a homokvasutat 3,5 km-rel hosszabbították meg a borókási VI. számú ürítő hídig. A fővonal hossza így 13,056 km. Ugyanakkor a X-es akna ellátására a 109+00 szelvényből 800 m hosszú szárnyvonal épült az V. ürítő hídig. A bányákat ebben az állapotban érte a II. világháború. 1944-45-ig csak a fokozódott szénigénynek kellett megfelelni. A háború végén a három hónapig itt ragadt front óriási károkat okozott.

Az új politikai légkörben 1946-ban az egész ország bányászatát államosították. A szállítás, osztályozás koncentrálására 1947-ben a dorogi altáró 1600 méteréből 15%-kal emelkedő szárnyvágattal csatlakoztak a tokodi altáróhoz, a vágányzatot átépítették 580 mm nyomtávúra, az 500 mm nyomtávú mozdonyokat pedig átszállították a vállalathoz csatolt pilisi bányauzemhez az új Jóreménység-altáró szállításának kiszolgálására. A szomszédos Erzsébet-aknát külszíni vasúttal kapcsolták a rendszerhez. 1946-ban kezdte meg termelését a XIV-es akna, 2,5 km hosszú külszíni vasutat építettek a Borókási-altáróhoz, és új bányák építése is kezdődött. Az új üzemeket az alagútrendszerbe Pálinkás-táróig vezető 3 km-es vasúttal kapcsolták be, ugyanígy jártak el 1957-ben a sárisápi új XIX-XX-as aknán is. Az új felszíni vasutak villamosítása csak 1964-ben készült el, addig MD-40 típusú dízelmozdonyok dolgoztak ugyanúgy, mint a dorogi fatelepen. A mozdonyok gyártója a Pálfalvai Bányagépgyártó és Javító Vállalat volt. A mozdonyok négyhengeres Csepel dízelmotorokkal és három fokozatú sebességváltóval rendelkeztek, napjainkban a kemencei és a nagybörzsönyi kisvasutakon található üzemelő példány. A homokvasút is elérte teljes kiépítettségét az 50-es évek elején. Az ekkortól XVII-es aknainak nevezett szárnyvonalat a VIII-as ürítő hídig 2 km-rel hosszabbították meg a névadó akna ellátására. Az alagútrendszerből függetlenül is megépült két rövidebb vonal: Mogyorósbányán a VI. lejtaknából tanbányát alakítottak ki, az addigi kötélpályás szállítást 2 km hosszú dízelüzemű vasúttal váltották ki, melynek végpontja Mogyorósbánya MÁV megálló-rakodóhely volt. A vontatást itt is MD-40 típusú mozdonyok látták el a felszínen, míg az alapvágaton E19 típusú NDK gyártmányú akkumulátoros villanygépek.

Eddig nem ejtettem szót Ebszönybányáról, mert kisvasúti szempontból a Nyugati-táró 1955-ös megnyitásaig nem volt jelentős. Itt is épült egy rövid dízelüzemű vasút a helyi osztályozóig, mely a MÁV rakodó mellett helyezkedett el.

A Dorogi-medencében létesült bányavasút rendszert a hátsó-belső borítónkon látható 4. ábra szemlélteti.

1960-tól 1967-ig tartott a szénmedence fénykora, a termelés évi 2,1-2,2 millió tonna volt. Az összes termelő bánya a korszerű dorogi osztályozóra szállított az alag-

útrendszeren és a hozzá kapcsolt külszíni vasutakon. Az ebszónyi bányák saját osztályozóval rendelkeztek. A mogyorósi tanbánya minimális termelését a MÁV szállította Dorogra. Mindkét osztályozóra szállították tehát az alagútrendszeren és a csatlakozó felszíni hálózaton mindenféle közlekedő szénvonatok. A járművek előírás szerinti ciklusidőben futó-, majd nagyjavítást kaptak, akárcsak a nagyvasúton, a felső vezetékes GANZ 6 és 9 tonnás mozdonyok száma 35 db volt. A sújtólégveszélyes bányák alapvágati szállításán akkumulátoros mozdonyok dolgoztak. Ma is sok nyugszik belőlük a föld mélyén. A szabványosított csillék 0,8 m³ úrtartalmúak voltak, de ezen kívül fa és cső szállítására alkalmas kocsik is futottak nagy számban. Személyszállításra kezdetben négytengelyes „lovaglőüléses” népes kocsikat használtak az 1950-es, '60-as évekig, mikor ezeket teljesen kiváltották az Ikarus által gyártott korszerű zárt népesek (5. ábra). Különleges járművekben is bővelkedtek: volt négytengelyes felső vezetékről üzemelő hegesztő kocsi, sebesültek szállítására kiképzett bányamentő kocsi, gáz-, oxigénpalackok szállítására használt csille és hosszabb fák, csövek bányába juttatására alkalmas igen kis tengelytávú és méretű „truck” kocsik. Dorogra igen szép vonalú önjáró mentőkocsi is készült a bányagépgyárban (6. ábra). Meddőhányóknál alkalmaztak billenő csilléket is. Az új szállítási rendszer megkövetelte az annavölgyi rendező pályaudvar bővítését is: új csillebuktatók és kétvágányú sikló épült a meddőhányóhoz. A bányavasutak világában egyedülálló jelenség volt a Tokod-Sárisáp közutat biztosító fénySOROMPÓ. A homokvasút is csúcson üzemelt.

A hatvanas-hetvenes évek fordulóján nagy hozamú vízbetörések sújtották a bányászatot, a legjobb termelő



5. ábra: Az Ikarus népes vonat. Az előtérben látható mentőkocsi ma a csolnoki bányamúzeumban van (Solymár Judit gyűjteményéből)



6. ábra: Önjáró mentőkocsi (Solymár Judit gyűjteményéből)

üzemek végleg elvesztek. Ennek következtében megkezdődött a bányavasutak visszafejlesztése is.

1987-ben a szénmedence jelképévé vált alagút és a homokvasút is elvesztette szerepét a XXI-es akna kimerülésével, az Alagúti Bányauzem megszűntével. 1987-ben felújították a Borókási-tárót, rövid felszíni villamosított vasút is épült, és egy új lejtakna kihajtása vette kezdetét a kiváló minőségű új borókási szén kitermelésére. Időközben a vállalat felszámolási eljárás alá került, ezért 1993-ban, amikor már majdnem elérték a szenet, leállították a bányanyitást.



7. ábra: A Borókási-altáró 1987-ben (Hosszú Lajos)

1989 után már csak Lencsehegy II. termelt 2004-es bezárásáig. Tokod-altárón a vízművel sikerült szerződést kötni a víz átvételére, és 2007-ben megindulhatott a rekonstrukciós munka. Nyolc hónapig a Kisvasutak Baráti Köre Kemencéről kölcsönzött E19 típusú akkumulátoros mozdonya üzemelt a bányában a román Ceprom S.A. cégtől vásárolt LA4 típusú, szintén akkumulátoros mozdony megérkezéséig. A megmaradt munkavezeték és a GANZ mozdony által ez a vasút ma kis országunk utolsó felső vezetékes kisvasútja (8. ábra).

Fellelhető még néhány emlék az egykor volt bányavasutakból. A homokvasút sátorközi mozdonyszíne ma is áll, egy magánvállalkozás telephelyéül szolgál. Még láthatjuk a MÁV vonal feletti hidat. Csolnokon a Rákóczi-telepre vezető út egy 1935-ben a vasút fölé épült hídon halad át napjainkban is. Pálincás-táró bejárata is felkereshető, mert az elfalazást 50 m-re a bejárattól építették fel. Közeliében a fürdő épülete és a diszkónak ott-



8. ábra: GANZ 9 t-ás felsővezetékes mozdony és a kemencei E19-es Tokod-altárón (fényképezte Molnár Márk 2007. 11. 10.)

hont adó csilleürítő, távolabb az elhagyott mozdony-szín és csillejavító is áll még az egykori irányító torony szomszédságában. Hasonlóan járható a Dorogi-altáró első 20 m-e is. Ebszöny és Tokod között az út mentén a Nyugati-táró vasútjának szépen kivitelezett átereszei láthatóak, a településtől keletre zárt területen fellelhető a XVII-es akna dupla tárójának bejárata is. A Tömedék-aknát Miklós-aknával összekötő sikló rövidke alag-

MOLNÁR MÁRK magasépítési technikus 1999-ben végzett a Schulek Frigyes Kéttannyelvű Építőipari Műszaki Szakközépiskolában. Technikumi vizsgája óta építőipari családi vállalkozásban dolgozik. 2000-től munkatársa, mozdonyvezetője az önkéntes munkával üzemeltetett Kemencei Erdei Múzeumvasútnak. A bányavasutak – különös tekintettel Dorog térségére – kutatója. Tagja a „Kisvasutak Baráti Köre a Keskeny-nyomközű Vasutakért” kiemelten közhasznú egyesületnek és az OMBKE-nek.

Személyi hírek

Dr. Simon Kálmán 90 éves

Az OMBKE Bányászati Szakosztályának előterjesztésére a Magyar Bányászati Szövetség (MBSZ) 2010. május 10-én a *Magyar Bányászatért-émlékéremmel* tüntette ki dr. Simon Kálmánt, a műszaki tudományok doktorát, a KBFI korábbi vezérigazgatóját, az OMF B nyugalmazott főosztályvezetőjét. Az átadási ünnepségen dr. Simon Kálmán lakásán Holoda Attila, az MBSZ elnöke meleg szavakkal méltatta az ünnepelt kimagasló szakmai életútját, és reményének adott kifejezést, hogy 10 év múlva hasonló találkozásra kerül sor. Jókívánságát fejezte ki az ünnepségen résztvevő dr. Zoltay Ákos, az MBSZ ügyvezető főtitkára, dr. Gagy Pálffy András, az Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület ügyvezető igazgatója, valamint dr. Gál István, dr. Horn János és dr. Vojuczki Péter, az OMBKE helyi szervezetének tagjai.

A köszöntést követő beszélgetésben felelevenedtek az emlékek a magyar szénbányászat háború után betöltött kiemelkedő szerepéről, helytállásáról a gazdaság talpra állításában, a túlórakkal teljesített termelésről, a gépesítés, a műszaki fejlődés gazdasági és politikai körülményeiről. A történések nyomában a résztvevők értékelték Simon Kálmánnak – a nagy formátumú vezetőnek – a hazai szénbányászat fejlesztése területén végzett több évtizedes, kiemelkedő szakmai munkáját.

Dr. Simon Kálmán kedves szavakkal köszönte meg a ki-

útján jelenleg is átsétálhatunk. Még – egy esetleges út-felújításig – sínek is tanuskodnak a múlttól. Dorogon a központ épülete előtt a fatelepi vágány, XII-es akna üzemudvara előtt a Borókási-táróhoz vezető dupla vágány maradáka kerül a felszínre a lekopó aszfaltborításnak köszönhetően. A dorogi bányászat legjelentősebb emlékhelye ma a Csolnoki Bányász Klub múzeuma Csolnok Rákóczi-telepen, bányavasúti szempontból kiemelkedik az egyre bővülő csillegyűjtemény és az Annavölgyről érkezett négytengelyes mentőkocsi.

A cikk megírásához nyújtott információkért köszönet Hosszú Lajosnak, Mráz Lászlónak, Péter Vilmosnak, Reizer Ottónak, Szűcs Zoltánnak, Villányi Györgynek és még sokan másoknak, akik információval segítették a bányavasutak kutatását az eltelt évek során.

IRODALOM

Schmidt Sándor: Az esztergomi szénmedence bányászatának ismertetése

Székel Lajos: Az esztergomi szénmedence bányászatának fejlődése

Tóth Tibor: Szénbányászat a dorogi medencében 1781-1981

Kmetty István: Szénbányászat Dorogon

Hervai Ferenc: A homokvasút és a sátoorkői Palatinus-tó létesítésének története

Mészáros Istvánné: Tokod-altáró képes krónikája 1812-től

tüntetés, és annak a reményének adott kifejezést, hogy a magyar szénbányászat a jövőben nagyobb szerephez jut a gazdaságban, amihez komoly ásványvagyon és szakmai háttér áll rendelkezésre. Életpályájának eredményességéért köszönetét fejezte ki feleségének, akivel ez évben ünneplik 40. házassági évfordulójukat. Megemlítette, hogy a rendszerváltás után nem tartottak igényt szolgálataira, ezért egy kis kft.-nél dolgozott tovább.

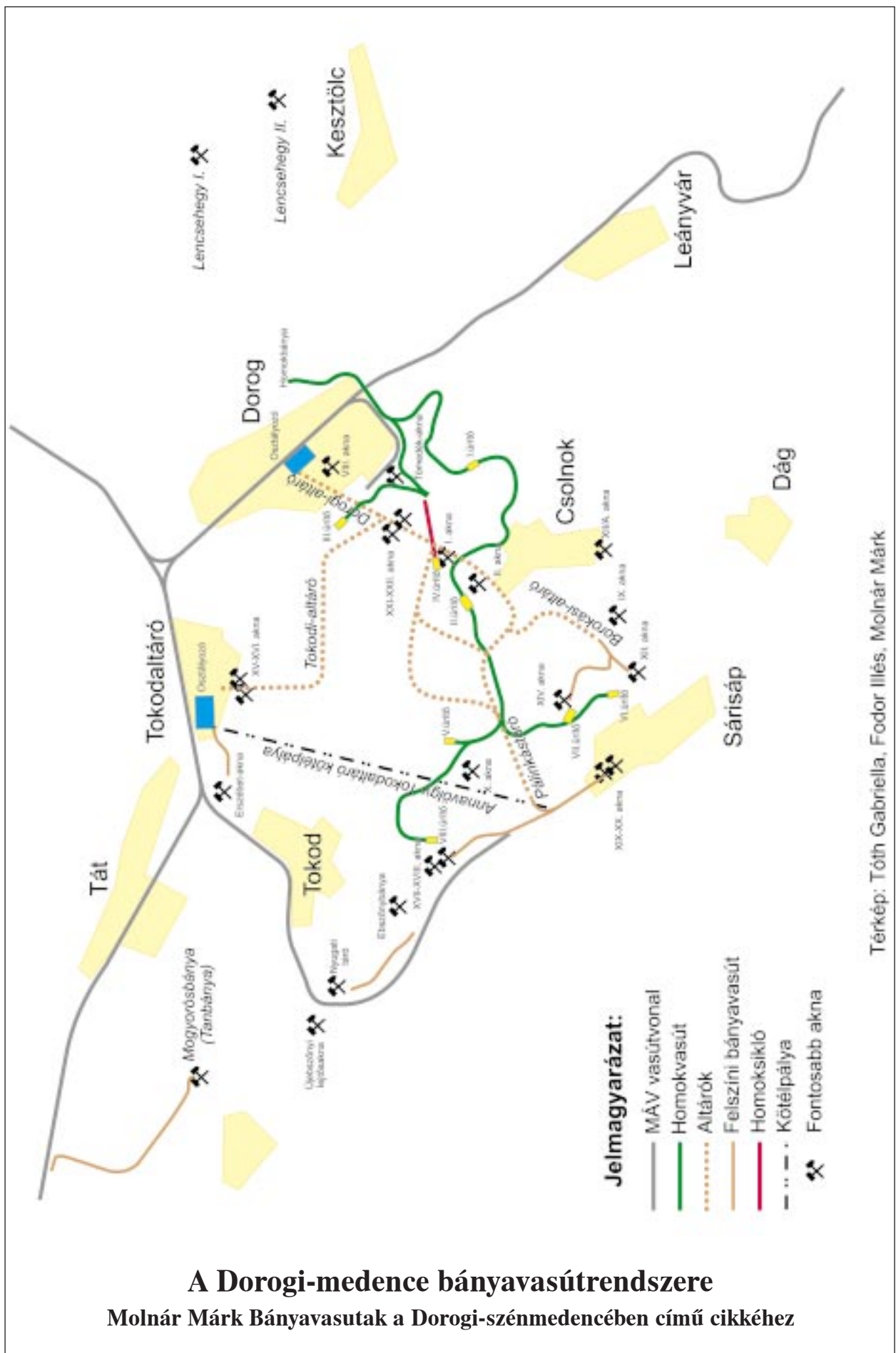
Dr. Horn János

Hansági Imre 95 éves

Tisztelt Olvasónk, Tagtársunk, dr. Martos Ferencné hívta fel a figyelmünket, hogy a 2009/5. számunkban, az „*Utazás a bányászat jövőjében*” c. cikk kapcsán – mely egy Kiruna bányai kirándulást is bemutatott – meg kellett volna emlékeznünk Hansági Imre bányamérnökről, aki 1957-től 1981-ig dolgozott az LKAB vasércbánya vállalatnál, ahol kiemelkedő tevékenységet végzett különösen a kőzetmechanika kutatása és gyakorlati alkalmazása terén. Munkásságával Svédországban és világszerte elismerést szerzett.

Hansági Imre 2009-ben töltötte be 95. életévét. További jó egészséget kívánunk Neki!

Szerkesztőség



A Dorogi-medence bányavasútrendszere

Molnár Márk Bányavasutak a Dorogi-szénmedencében című cikkéhez

MEGHÍVÓ

az Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület
2010. szeptember 10-én, pénteken
11.00 órakor kezdődő

100. (tisztújító) Küldöttgyűlésére

Helyszín: SELMECBÁNYA

Napirend:

Megnyitó, köszöntések
Az elnök beszámolója
Kütiintések átadása
A Jelölő Bizottság jelentése, szavazás
275 éves a bányászati felsőfokú oktatás
A tisztújítás eredményének ismertetése
A megválasztott elnök zárszava

További programok:

a Küldöttgyűlés után az OMBKE
emléktáblájának megkoszorúzása
15:00 órakor a professor-sírok megkoszorúzása
16:00 órakor a '48-as Honvéd-szobor
megkoszorúzása
19:00 órakor Szalamander felvonulás

A Küldöttgyűlésre az OMBKE külön autóbust indít, melyre 2010. július 30-ig jelentkezni lehet az ombke@mtesz.hu e-mail címen, vagy a 00-36-1-201-7337 telefonszámon.

Az autóbusz szeptember 10-én 7:00-kor indul a MTESZ székház elől (Budapest II., Fő utca 68.) és a Szalamander felvonulás után 21:00 órakor indul vissza Selmecebányáról.



Előzetes képek a 13. Európai Bányász-Kohász Találkozóóról

Részletes beszámoló
következő számunkban

Magyar bányászok a díszfelvonuláson

Indulás a Dóm térről

Érkezés után
a Széchenyi téren

